

**Decreto-Lei n.º 109/90**

de 3 de Abril

O Decreto-Lei n.º 208/87, de 18 de Maio, veio autorizar as juntas autónomas dos portos do continente a celebrar, no seguimento de concurso público, contratos de concessão de construção e exploração, em regime de serviço público e de exclusivo, de instalações de fabrico de gelo destinado às embarcações de pesca nos portos sob sua jurisdição.

Aos comerciantes de pescado de cada porto sempre foi, contudo, permitido, desde que o quisessem, implantar instalações para fabrico de gelo para consumo próprio, procedimento que se tem revelado aconselhável.

Nos termos do Regulamento de Tarifas das Juntas Autónomas dos Portos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 291/79, de 16 de Agosto, a cedência de espaço dentro da zona dos portos para o exercício de actividades pode ser objecto de licença, sujeita ao pagamento de uma taxa, a fixar pela respectiva administração portuária.

Há, pois, que institucionalizar a prática que a experiência demonstrou ser a mais correcta, tornando-se necessário reformular o regime estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 208/87, de forma que o exclusivo atribuído à concessionária abranja não só a fabricação e fornecimento de gelo às embarcações de pesca, mas também a qualquer interessado, sem coarctar, no entanto, aos comerciantes de pescado o direito ao fabrico de gelo para consumo próprio.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. A base II anexa ao Decreto-Lei n.º 208/87, de 18 de Maio, passa a ter a seguinte redacção:

## BASE II

## Exclusivo

1 — Na zona do porto de ... é atribuído à concessionária, com o contrato de concessão, o exclusivo de fabricação, comercialização e fornecimento de gelo.

2 — O regime de exclusivo referido no número anterior não prejudica o fabrico de gelo, nas instalações dos comerciantes de pescado dentro das zonas dos portos, para consumo próprio, mediante o pagamento de uma taxa e sujeito a limites de capacidade de produção, a fixar pela autoridade portuária respectiva.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 22 de Fevereiro de 1990. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em 22 de Março de 1990.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 24 de Março de 1990.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

**Decreto-Lei n.º 110/90**

de 3 de Abril

A necessidade de fazer face ao agravamento da sinistralidade rodoviária determina a adopção, entre outras, da medida preconizada pelo presente diploma: a imobilização de veículos.

Com efeito, há determinadas situações que, pela gravidade da infracção que lhes está subjacente, justificam a adopção da presente medida, que se materializa na impossibilidade de o veículo circular até ter cessado a causa que a determinou.

Permite-se, todavia, que, em determinadas condições, o veículo seja deslocado até ao local onde irá ser reparado, desde que não ponha em causa a segurança rodoviária.

Por último, estipula-se que o condutor ou proprietário que despreste as obrigações que lhe são impostas incorra no crime de desobediência qualificada.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela alínea *d*) do artigo 2.º da Lei n.º 31/89, de 23 de Agosto, e nos termos das alíneas *a*) e *b*) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º — 1 — A imobilização é a obrigação imposta ao condutor ou proprietário do veículo de o manter no local da infracção ou na proximidade do mesmo que, para o efeito, tenha sido assinalado, observando as regras relativas ao estacionamento.

2 — Durante o tempo da imobilização o veículo fica sob a guarda do seu condutor ou proprietário, que, para o efeito, será considerado fiel depositário.

Art. 2.º As entidades com competência para a fiscalização do trânsito e dos transportes devem determinar a imobilização dos veículos encontrados a circular, sem prejuízo do disposto na restante legislação estradal, quando:

- a*) O condutor do veículo se encontre influenciado pelo álcool, nos termos definidos no diploma sobre condução sob a influência do álcool;
- b*) O condutor do veículo não seja titular de carta de condução ou de seguro automóvel válido, excepto se, relativamente ao primeiro documento referido, acompanhante devidamente habilitado se proponha exercer a condução;
- c*) O condutor do veículo transite em infracção às regras relativas à duração do trabalho vigentes para os transportes públicos ou privados ou não seja portador dos documentos necessários que permitam controlar essas regras;
- d*) O veículo não esteja equipado com tacógrafo, quando legalmente exigido, ou, existindo este, o mesmo se não encontre em devido funcionamento;
- e*) Do anoitecer ao amanhecer, ou quando as condições atmosféricas o exijam, os veículos automóveis não disponham, em condições de utilização, de, pelo menos, dois faróis de médios ou um de médios do lado esquerdo e os dois mínimos para a frente, de um indicador de presença do lado esquerdo à retaguarda e das luzes destinadas a assinalar a travagem do veículo, quando obrigatórias;
- f*) Do anoitecer ao amanhecer, ou quando as condições atmosféricas o exijam, os veículos de

duas rodas não disponham, em condições de utilização, de uma luz à frente, de médios, quando a mesma seja obrigatória, e de uma luz à retaguarda;

- g) Os veículos excedam em 5% ou mais o respectivo peso bruto ou, em igual percentagem, o peso por eixo permitido por livrete;
- h) O acondicionamento ou a iluminação da carga transportada se não conforme com o disposto nos artigos 17.º e 20.º do Código da Estrada e respectiva regulamentação;
- i) Os pneumáticos, excluindo o de reserva, não possuam o rastro ou as dimensões mínimas previstas na legislação aplicável, sendo susceptíveis de porem em risco a segurança da circulação rodoviária;
- j) Os veículos de duas rodas circulem com um número de passageiros superior ao legalmente permitido;
- l) Os veículos apresentem deficiências graves, nomeadamente no que se refere aos órgãos de direcção ou travagem, susceptíveis de porem em perigo a segurança na circulação;
- m) Os veículos circulem emitindo fumos ou ruídos que excedam os limites legalmente fixados;
- n) Os veículos circulem em infracção às normas vigentes sobre inspecções periódicas de veículos;
- o) Os veículos circulem em infracção ao previsto no n.º 5 do artigo 1.º do Código da Estrada;
- p) Sejam efectuados transportes especiais ou aqueles que careçam de autorização especial, em desrespeito pelas normas que lhes são aplicáveis.

Art. 3.º Podem ainda ser objecto de imobilização:

- a) Os veículos encontrados na via pública ou aberta ao público que se encontrem parados ou estacionados em infracção à legislação estradal;
- b) Os veículos intervenientes em anteriores infracções, sempre que não tenha sido possível identificar o respectivo proprietário por desactualização, à data da acção de fiscalização, dos elementos constantes do registo referido no artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 54/75, de 12 de Fevereiro;
- c) Os veículos automóveis que circulem com um número de passageiros superior ao constante do livrete e de modo a comprometer a segurança da circulação rodoviária.

Art. 4.º — 1 — O disposto na alínea g) do artigo 2.º não prejudica a aplicabilidade do § 4.º do artigo 215.º do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948.

2 — Para efeitos do disposto na alínea m) do artigo 2.º serão regulamentados por portaria dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente e dos Recursos Naturais os níveis máximos de fumo e ruído que determinam a imobilização.

Art. 5.º — 1 — A imobilização a que se refere o presente diploma poderá ser efectuada:

- a) Mediante notificação ao respectivo condutor ou proprietário;
- b) Por bloqueamento ou selagem do veículo ou de órgãos essenciais do mesmo.

2 — Cabe ao agente da entidade fiscalizadora determinar o local onde deverá proceder-se à imobilização do veículo, por forma que este não cause transtornos ou perigos à circulação rodoviária.

Art. 6.º Quando a imobilização resulte de uma infracção às regras referentes ao estado ou equipamento do veículo, a sua imobilização pode ter lugar nos locais em que o condutor possa providenciar pela cessação da causa determinante da infracção, nos seguintes casos:

- a) O acompanhamento do veículo possa ser assegurado em condições de segurança satisfatórias;
- b) O veículo seja rebocado.

Art. 7.º — 1 — Aquando da imobilização serão apreendidos os documentos de identificação do veículo e preenchida uma ficha de imobilização, cujo duplicado é entregue ao infractor.

2 — A ficha referida no número anterior deve conter todos os elementos de identificação do veículo e do seu condutor, a indicação da infracção que deu origem à imobilização, a data e o local da imobilização e as condições a que o veículo fica sujeito.

3 — A ficha de imobilização será apenas ao auto levantado pelo cometimento da infracção verificada, aplicando-se o disposto no artigo 70.º do Código da Estrada.

Art. 8.º — 1 — Nos casos em que não haja possibilidade de identificar o condutor ou proprietário do veículo que tenha sido objecto de bloqueamento ou selagem, e para efeitos do disposto nos artigos 7.º e 9.º, o infractor fica obrigado a proceder à sua identificação junto da entidade fiscalizadora.

2 — Quando os condutores ou proprietários não procedam à identificação referida no número anterior no prazo de 48 horas, podem as entidades fiscalizadoras proceder à remoção dos veículos.

Art. 9.º — 1 — O levantamento da imobilização depende:

- a) Do desaparecimento da causa determinante da mesma;
- b) Do pagamento das despesas a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º;
- c) Do pagamento da multa ou do respectivo depósito, no caso da imobilização prevista na alínea a) do artigo 3.º

2 — São competentes para o levantamento da imobilização:

- a) O agente que a determinou, quando a causa da mesma cesse na sua presença;
- b) A entidade fiscalizadora indicada pelo agente autuante, nos restantes casos.

Art. 10.º A comprovação de cessação do motivo determinante da imobilização poderá ser feita:

- a) Por constatação directa pela entidade fiscalizadora;
- b) Por apresentação de declaração comprovativa emitida por entidade profissionalmente idónea para o efeito;
- c) Por submissão a inspecção, a realizar nos termos do Código da Estrada.

Art. 11.º — 1 — Todas as despesas relativas à imobilização, nomeadamente as decorrentes da remoção, recolha ou estacionamento, bem como dos testes a que os veículos tenham de ser sujeitos para levantamento da imobilização, são da responsabilidade solidária do condutor e proprietário do veículo.

2 — Os agentes da autoridade que procedam à imobilização e o Estado não respondem pelos danos surgidos no veículo enquanto este se encontrar imobilizado, salvo se os mesmos forem causados por quaisquer acções imputáveis aos agentes e não necessárias à operação de imobilização.

Art. 12.º A não observância pelo condutor ou proprietário das obrigações a que fica sujeito por força da imobilização, bem como o desbloqueamento do veículo, nos casos em que o mesmo tenha sido objecto de imobilização material, são punidos como desobediência qualificada, nos termos do artigo 388.º do Código Penal.

Art. 13.º O regime previsto no presente diploma não prejudica o disposto na legislação sobre apreensão e remoção de veículos.

Art. 14.º É revogado o § 3.º do artigo 215.º do Regulamento de Transportes em Automóveis, aprovado pelo Decreto n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto Regulamentar n.º 53/86, de 6 de Outubro.

Art. 15.º A regulamentação necessária à execução do disposto neste diploma será efectuada por portaria do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e portaria conjunta dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente e dos Recursos Naturais, no caso do n.º 2 do artigo 4.º, no prazo máximo de 180 dias.

Art. 16.º O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a publicação da regulamentação prevista no artigo anterior.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 15 de Fevereiro de 1990. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Manuel Pereira* — *Joaquim Fernando Nogueira* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins* — *Fernando Nunes Ferreira Real*.

Promulgado em 22 de Março de 1990.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 24 de Março de 1990.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

### Decreto-Lei n.º 111/90

de 3 de Abril

O Decreto-Lei n.º 336/84, de 18 de Outubro, criou duas empresas de navegação, a PORTLINE — Transportes Marítimos Internacionais, S. A. R. L., e a TRANSINSULAR — Transportes Marítimos Insulares, S. A. R. L.

Por força do n.º 1 do artigo 2.º do referido diploma, pelo menos 51% do capital de cada uma daquelas so-

iedades devem pertencer obrigatoriamente ao Estado, a outras pessoas colectivas de direito público ou a sociedades de capitais públicos.

Acontece que o desejável apoio do Estado ao estabelecimento e desenvolvimento de empresas armadoras nacionais competitivas e dinâmicas no contexto internacional pode fazer-se não só pela via da participação no capital das mesmas, mas também por via de outros mecanismos, que em muitos casos se revelam até mais eficazes, nomeadamente através da comparticipação na aquisição de frotas modernas e da reformulação do enquadramento jurídico, conforme tem preconizado o Governo, de forma a permitir o aumento da produtividade e o incremento da flexibilidade de gestão.

A participação estatal no capital pode, porém, ser aconselhável para se obterem determinados resultados na gestão das empresas, na satisfação de interesses públicos específicos, designadamente de ordem estratégica ou de segurança nacional.

Mas, mesmo nesses casos, não é necessário manter sempre a titularidade pública de mais de 50% do capital.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º É revogado o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 336/84, de 18 de Outubro.

Art. 2.º São revogados o n.º 2 do artigo 5.º e o artigo 8.º dos estatutos da PORTLINE, S. A., e o n.º 2 do artigo 5.º e o artigo 8.º dos estatutos da TRANSINSULAR, S. A., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 336/84, de 18 de Outubro.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de Março de 1990. — *Aníbal António Cavaco Silva* — *Luís Miguel Couceiro Pizarro Beza* — *João Maria Leitão de Oliveira Martins*.

Promulgado em 22 de Março de 1990.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 24 de Março de 1990.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva*.

## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

GOVERNO REGIONAL

Secretaria Regional da Juventude e Recursos Humanos

### Decreto Regulamentar Regional n.º 14/90/A

O ordenamento orgânico que serve de referência aos serviços e organismos da Secretaria Regional da Juventude e Recursos Humanos é o estabelecido no Decreto Regulamentar Regional n.º 35/86/A, de 30 de Setembro, para a então Secretaria Regional do Trabalho.

Tal diploma consubstancia uma estrutura ultrapassada face às alterações introduzidas pelo Decreto Legislativo Regional n.º 36/88/A, de 28 de Novembro, das quais se salienta a extinção da Secretaria Regional do Trabalho com a criação da Secretaria Regional da Juventude e Recursos Humanos e o alargamento da área de intervenção deste departamento ao domínio da juventude.

